

**Medieninformation, Nr. 388 vom 25.07.2008****Wichtige Fragen und Antworten zur Änderung der Betriebsgenehmigung für den Sonderflughafen Oberpfaffenhofen**

Bereits im Vorfeld kristallisierten sich einige zentrale Fragen heraus, die hier aufgegriffen werden. Maßgebend ist in allen angesprochenen Punkten letztlich die **Änderungsgenehmigung**.

**1. Was hat die EDMO beantragt?**

Die EDMO-Flugbetrieb GmbH beantragte die Zulassung von qualifiziertem Geschäftsreiseflugverkehr und die Erweiterung der Betriebszeiten.

Die EDMO-Flugbetrieb GmbH hatte als Betreiberin des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen am 10. August 2006 beim Luftamt Südbayern der Regierung von Oberbayern die Änderung ihrer Betriebsgenehmigung beantragt, um den Flughafen künftig auch für den „qualifizierten Geschäftsreiseflugverkehr“ zu öffnen ohne dass dafür eine zahlenmäßige Begrenzung vorgesehen war.

Die EDMO änderte dann am 30. November 2007 ihren Antrag in dem es generell um Maschinen im qualifizierten Geschäftsreiseflugverkehr bis zu 50 Tonnen ging. Nun sollten bei der Änderungsgenehmigung nunmehr nur noch Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse bis zu 25 Tonnen zuzüglich drei bestimmter Flugzeugmuster über dieser Tonnage zugelassen werden. Außerdem wurde der Einsatz von Hubschraubern im qualifizierten Geschäftsreiseflugverkehr an Sonn- und Feiertagen im Änderungsantrag fallen gelassen.

**2. Was hat das Luftamt der Regierung von Oberbayern genehmigt, was abgelehnt?**

Das Luftamt Südbayern hat in seiner luftrechtlichen Änderungsgenehmigung vor allem ausführlich geprüft und sichergestellt, dass sich der Status des Sonderflughafens nicht verändert und die Interessen der Anwohner auf möglichst geringe Lärmauswirkungen im Blickwinkel der jüngsten Rechtsprechung zumutbar gewahrt bleiben.

Am Sonderflughafen Oberpfaffenhofen darf qualifizierter Geschäftsreiseflugverkehr mit Flugzeugen einer höchstzulässigen Startmasse zwischen 2 und 25 Tonnen sowie einzeln benannten, schweren Flugzeugmustern durchgeführt werden. Flugzeuge dürfen nur nach Instrumentenflugbedingungen fliegen, Hubschrauber – die nur bis 5 Tonnen im Geschäftsreiseverkehr fliegen dürfen- auch

**Pressesprecher:**  
Heinrich Schuster

**Dienstgebäude:**  
Maximilianstraße 39  
80538 München  
U4/U5 Haltestelle Lehel

**☎ Telefon:**  
(089) 2176-2841  
(089) 2176-0

**Telefax:**  
(089) 2176-2689

**E-Mail:**  
presse@reg-ob.bayern.de  
**Internet:**  
<http://www.regierung-oberbayern.de>

nach Sichtflugregeln. Die genannten Flugzeuge und Hubschrauber, ja sogar noch weit schwerere, dürfen übrigens bereits aufgrund bisheriger Genehmigungen zum Beispiel für die Standortbetriebe und das DLR fliegen.

Die Gesamtzahl der jährlich zugelassenen Geschäftsreiseflugbewegungen hat das Luftamt auf 9.725 begrenzt. Eine Bewegung bedeutet einen Start oder eine Landung. Das Luftamt Südbayern hat dabei im Rahmen seiner rechtlichen Bewertung eine Obergrenze festgelegt, die sich an der von der EDMO vorgelegten Prognose für das Jahr 2016 ableitet, allerdings den für Sonn- und Feiertage prognostizierbaren Anteil abzieht. Damit geht es rechnerisch um 32 Bewegungen pro Werktag.

Den Flugverkehr von allen Benutzern – mit Ausnahme der Sportflieger- hat das Luftamt an Sonn- und Feiertagen auf jährlich 200 Flugbewegungen begrenzt. Bei maximal 65 Sonn- und Feiertagen in Bayern sind das also rechnerisch drei Flugbewegungen an einem Sonn- oder Feiertag, und das zudem mit Flugzeugen, die besonders leise sein müssen.

Ebenfalls mit Bescheid genehmigt wurde eine Betriebszeitenerweiterung an Wochenenden und Feiertagen auf 21:00 Uhr. Verbunden ist damit eine sogenannte Verspätungsregelung bis 22:00 Uhr für alle Tage. Das gilt für unvorhersehbare Verzögerungen, deren Ankunfts- oder Abflugszeit an sich vor 21 Uhr geplant war.

### **3. Was ist qualifizierter Geschäftsreiseflugverkehr?**

Der Begriff ist nicht luftrechtlich definiert, sondern wird über den Antrag und die Genehmigung als Teilsegment der allgemeinen Luftfahrt nach folgenden Kriterien bestimmt:

Es handelt sich um Flugzeuge mit einer Startmasse von mindestens 2 t bis höchstens 25 t zuzüglich konkret genannter Flugzeugmuster oder Hubschrauber mit höchstens 5 t, bei denen die folgenden Kriterien erfüllt sein müssen:

Die Flüge müssen im Streckenluftverkehr nach Instrumentenflugregeln (bei Hubschraubern auch nach Sichtflugregeln) erfolgen und dem Taxiluftverkehr, dem Werkluftverkehr oder dem sonstigen nicht gewerblichen Luftverkehr zuzurechnen sein.

- Streckenluftverkehr ist nur gegeben, wenn ein Flug nach einem Start am Sonderflughafen Oberpfaffenhofen zu einem anderen Flugplatz geht bzw. eine Landung am Sonderflughafen Oberpfaffenhofen nach einem Flug von einem anderen Flugplatz erfolgt (Rundflüge und Platzrunden sind damit also ausgeschlossen).
- Die Anforderungen an den Flug nach Instrumentenflugregeln (bei Flugzeugen) ergeben sich insbesondere aus §§ 36 – 42 der Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) und schließen Starts und Landungen nach Sichtflugregeln aus.

- Taxiluftverkehr ist Gelegenheitsverkehr und damit kein Fluglinienverkehr (§ 22 LuftVG). Im Gegensatz zum Charterluftverkehr, der allgemein zugänglichen und zu festgelegten Zeiten stattfindenden Gelegenheitsluftverkehr bezeichnet, findet beim Taxiluftverkehr eine (Einzel-)Anforderung, jedoch kein Einzelsitzplatzverkauf und keine Einzelplatzbuchung statt.
- Zum Werkluftverkehr und sonstigen nicht gewerblichen Luftverkehr zählt Luftverkehr außerhalb von Luftfahrtunternehmen i. S. v. § 20 Abs. 1 Satz 1 LuftVG. Werkluftverkehr sind Flüge, die der Beförderung von Personen und/oder Gütern im eigenen Unternehmen dienen und nicht im Auftrag Dritter (gegen Bezahlung) durchgeführt werden. Unter die Fallgruppe sonstiger nichtgewerblicher Verkehr fallen z. B. Flüge eines Unternehmers mit seinem eigenen Flugzeug aus Gründen, die sich nicht eindeutig dem Geschäftsbetrieb zuordnen lassen, dessen Flugzeug selbst jedoch hauptsächlich für geschäftliche Zwecke angeschafft wurde.

#### **4. Können beliebig viele Flugzeuge als „qualifizierte Geschäftsflieger“ starten und landen?**

Nein, in diesem Segment dürfen nicht mehr als 9.725 Flüge jährlich stattfinden. Das Luftamt Südbayern hat im Rahmen seiner rechtlichen Bewertung eine Obergrenze festgelegt, die sich von der von der EDMO vorgelegten Prognose für das Jahr 2016 ableitet, die allerdings den für Sonn- und Feiertage prognostizierbaren Anteil abzieht. Damit geht es rechnerisch um 32 Flugbewegungen pro Werktag. Das geschah um sicherzustellen, dass sich dieses Nutzersegment nicht über das prognostizierte Verkehrsaufkommen entwickeln kann und sich so das „Gesicht“ des Sonderflughafens Oberpfaffenhofens nicht hin zu einem Verkehrsflughafen ändert.

#### **5. Wieso hat die Genehmigung dort kein allgemeines Limit für sämtliche Flüge festgesetzt?**

Die Betreiberin verfügt aufgrund der bisherigen Genehmigung für den Sonderflughafen über eine zahlenmäßig unbegrenzte Möglichkeit Flugverkehr in den bislang genehmigten Verkehrsbereichen, also z.B. der Flüge der Standortbetriebe, des DLR und der Sportfliegerei. Ein nachträglicher Eingriff in diese rechtlich geschützte Position war daher nicht zulässig.

#### **6. Welche Betriebszeiten hat Oberpfaffenhofen künftig?**

Montag bis Freitag (außer Feiertag): 07.00 Uhr Ortszeit bis 21.00 Uhr Ortszeit;

Samstag (außer Feiertag): 08.00 Uhr Ortszeit bis 21.00 Uhr Ortszeit.

An Sonn- und Feiertagen findet grundsätzlich kein Flugbetrieb statt. Zwischen 09.00 Uhr und 21.00 Uhr dürfen allerdings – wie bisher ggf. im Einzelfall erlaubt - maximal 200 Flugbewegungen besonders leiser Flugzeuge pro Jahr durchgeführt werden. Die Limitierung auf 200 Flüge gilt nicht für den auf dem Gelände ansässigen Luftsportverein, da der bereits über ältere Rechte verfügt.

### **7. Warum wurde kein totales Sonn- und Feiertagsflugverbot verhängt?**

Schon bisher hat das Luftamt jährlich ca. 200 Anträge auf Außenstart- bzw. Außenlandegenehmigung an diesen Tagen für die DLR und die Standortbetriebe genehmigt. Weitere ca. 100 Anfragen jährlich bezüglich reiner Personentransporte wurden dagegen abgelehnt. Diese Vorgehensweise bedingte einen hohen Verwaltungsaufwand, außerdem beklagte die Bevölkerung die mangelnde Transparenz. Der vorliegende Bescheid enthält nun eine rechtlich klar vollziehbare Regelung.

### **8. Wie entschied das Luftamt zu den Lärmsorgen der Bevölkerung?**

Einen wesentlichen Schwerpunkt des Verfahrens bildete die Ermittlung und Bewertung der Lärmauswirkungen. Mit seiner Entscheidung hat das Luftamt einen sachgerechten Ausgleich zwischen den verkehrlichen Bedürfnissen der Geschäftsfliegerei und den wirtschaftlichen Interessen des Flughafenbetreibers einerseits und den Ruhebedürfnissen der betroffenen Bevölkerung andererseits getroffen, die in der Entscheidung auf über 35 Seiten näher darlegt und bewertet werden. Die Einschränkungen, insbesondere die Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes, tragen dazu bei, diese nachteiligen Auswirkungen auf ein Maß zu verringern, das als nach geltenden Rechtslage und aktuellster höchstrichterlicher Rechtsprechung zumutbar ist. Hier sind etwa der weitgehende Ausschluss von Flügen an Sonn- und Feiertagen, die Kontingentierung des Geschäftsreiseflugverkehrs, der Ausschluss von Hubschrauberflügen im Geschäftsreiseflugverkehr an Feiertagen aber auch die Lärmschutzanforderungen an Flugzeuge und Hubschrauber zu nennen. Auch bei der Anwendung der sich derzeit entwickelnden Rechtslage aufgrund des neuen Fluglärmggesetzes und bei der Entscheidung zu den hier maßgebenden Lärmschutzstandards hat das Luftamt zugunsten der Anlieger im Sinne einer sog. Meistbegünstigungsklausel entschieden: Ergeben sich aus erst in Zukunft entstehenden Verordnungen zum neuen Fluglärmggesetz für die Betroffenen günstigere, weitergehende Anspruchsgrundlagen, so richten sich die individuellen Ansprüche nach diesen Vorschriften. Sollten sich bei einer Nachberechnung aufgrund dieser künftigen Rechtslage dagegen geringere Anspruchsgrundlagen ergeben, bleiben die in dem Bescheid bereits festgesetzten individuellen Ansprüche bestehen.

### **9. Warum kommt das Luftamt Südbayern in seiner Entscheidung zu anderen Lärmschutzwertungen als die von den umliegenden Gemeinden beauftragten Gutachter?**

Die EDMO hat zur Prüfung ihres Antrags ein lärmtechnisches Gutachten des TÜV Süd mit weiteren im Verfahren nachgereichten Ergänzungen vorgelegt. Das Luftamt hat das Lärmgutachten fachlich überprüft und als taugliche Grundlage für die Bewertung der lärmphysikalischen Auswirkungen des Änderungsvorhabens akzeptiert, weil es methodisch korrekt nach den Maßstäben der Verwaltungsgerichte angefertigt worden ist, den Sachverhalt zutreffend ermittelt hat und eine überzeugende Begründung des Ergebnisses enthält. Auch die gegen das Gutachten vorgebrachten Einwände einschließlich der von Seiten der Einwender vorgelegten „Gegengutachten“ wurden sorgfältig überprüft. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse waren nicht geeignet, die Ergebnisse des von der EDMO vorgelegten Gutachtens zu entkräften. So wurde beispielsweise entgegen der ständigen Rechtspre-

chung zur Berechnung von Dauerschallpegeln in einem der Gegengutachten der Beurteilung des Luftamts nicht die Flugverteilung entsprechend der Hauptwindrichtungen und die damit korrespondierende Realverteilung von Starts und Landungen zu Grunde gelegt.

#### **10. Das Luftamt hat passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt. Was bedeutet dies konkret?**

Ab erstmaligem Erreichen eines Dauerschallpegels von 60 dB(A) im Jahresdurchschnitt haben die Betroffenen nach Maßgabe des neuen Fluglärmgesetzes einen Anspruch auf Einbau von Lüftungseinrichtungen in die im Bescheid beschriebenen schutzbedürftigen Räume. Ab Erreichen eines Dauerschallpegels 62 dB(A) im Jahresdurchschnitt kommen ggf. Lärmschutzfenster hinzu, wenn die bereits vorhandenen Fenster keinen Schutz gewährleisten. Ebenfalls ab einem Dauerschallpegel von 62 dB(A) haben die Betroffenen überdies einen Anspruch auf Gewährung einer Außenwohnbereichsschädigung in Geld. Diese dient zum Ausgleich für die reduzierte Benutzbarkeit der Freiflächen und berechnet sich nach Gebäudewert bzw. im Bescheid festgesetzten Pauschalen.

#### **11. Wie bewertet das Luftamt die Auswirkungen des Vorhabens auf die gesamte Region?**

Im Rahmen der zu treffenden Gesamtabwägung war besonders stark zu gewichten, dass der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen ein seit Jahrzehnten bestehender Flugplatz ist, der große, zum Teil existentielle Bedeutung für ansässige Unternehmen der Luft- und Raumfahrt sowie Forschungseinrichtungen hat. Durch die Genehmigung des Geschäftsreiseverkehrs wird die geschäftliche Grundlage des Flughafens und der angesiedelten oder ansiedlungswilligen Unternehmen gestärkt und gefestigt. Außerdem wird durch die begrenzte Öffnung für den Geschäftsreiseluftverkehr die Anfliegbarkeit der Metropolregion München, insbesondere deren westlicher und südwestlicher Bereich, verbessert. Zwar resultieren aus den Änderungen erhöhte Immissionsbelastungen, die das Luftamt auf über 35 Seiten näher darlegt und bewertet. Die Einschränkungen, insbesondere die Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes, tragen dazu bei, diese nachteiligen Auswirkungen auf ein Maß zu verringern, das als nach geltenden Rechtslage und aktuellster höchstrichterlicher Rechtsprechung zumutbar ist.

#### **12. Welche Bedeutung hat das Landesentwicklungsprogramm (LEP) für die Entscheidung?**

Das LEP und das darin enthaltene Ziel B V 1.6.5 Satz 2, wonach ausdrücklich die Möglichkeiten für einen bedarfsgerechten Ausbau des Sonderflughafens Oberpfaffenhofen und für seine Nutzung durch den Geschäftsreiseflugverkehr offen gehalten werden sollen, ist geltendes Recht. Es war deshalb der Entscheidung zugrunde zu legen. Aber selbst ohne dieses konkret im LEP enthaltene Ziel wäre das Änderungsvorhaben mit den Belangen der Raumordnung vereinbar gewesen.

#### **13. Wie beurteilt die Regierung die Trinkwassergewinnung unmittelbar im Umfeld des Flughafens?**

Das Luftamt der Regierung von Oberbayern hat in seiner Abwägungsentscheidung den Antrag der Gemeinde Gilching auf Ausweitung des dortigen Trinkwasserschutzgebietes mit berücksichtigt. Be-

eintrüchtigungen des Grundwassers und von Oberflächengewässern sind durch das Änderungsvorhaben bei Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften allerdings nicht zu befürchten. Der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen liegt zwar im Zustrombereich von Trinkwasserbrunnen gemeindlicher Wasserversorgungen. Im Rahmen der Neuordnung der gesamten Bebauung des Flughafengeländes wurden im Planfeststellungsbeschluss vom 13.04.2004 jedoch umfassende Festsetzungen zum Schutz der wasserwirtschaftlichen Belange und des Bodenschutzes auf dem Niveau eines Schutzgebiets getroffen. Die jetzt beantragte Änderung ist rein betrieblich; durch bauliche Veränderungen ergibt sich insoweit kein relevantes neues Konfliktpotenzial.

#### **14. Auf welchen Flugrouten darf nun in Zukunft geflogen werden?**

Bis zu der noch ausstehenden Entscheidung des Luftfahrt-Bundesamtes über beantragte neue Flugrouten sind die momentan festgelegten weiterhin gültig. Die Festlegung von Flugrouten ist also nicht Aufgabe des Luftamts Südbayern und damit nicht Gegenstand des Genehmigungsbescheides. Über den Antrag auf Änderung der Flugrouten wird das Luftfahrt-Bundesamt nach fachlicher Beteiligung der Deutschen Flugsicherung in Form einer Rechtsverordnung zu einem späteren Zeitpunkt entscheiden.

#### **15. Ab wann darf in dem neuen Segment geflogen werden?**

Der Bescheid ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar, das heißt, der Betrieb kann sofort aufgenommen werden. Rechtsbehelfe gegen den Bescheid sind selbstverständlich möglich.

#### **16. Wie verhält sich die genehmigte Nutzung zu der eines Verkehrsflughafens?**

Verkehrsflughäfen dienen Fluglinien- und Charterluftverkehr, aber auch dem Luftfrachtverkehr. Das ist hier im qualifizierten Geschäftsreiseverkehr ausgeschlossen. Diese Festlegung hatte schon die Betreiberin in ihrem Antrag für die Betriebserweiterung getroffen. Das Luftamt hat sie jedoch zur Verdeutlichung nochmals ausdrücklich in den Bescheid aufgenommen.

Einrichtungen zur Passagierabfertigung o. ä. gibt es nicht auf dem Gelände. Mit der Kontingentierung der Flugbewegungen im Segment Geschäftsflieger, den eingeschränkten Betriebszeiten und der erforderlichen Einzelgenehmigung durch den Betreiber für Anflüge hat das Luftamt festgelegt, dass weder rechtlich noch faktisch auf der nunmehrigen Genehmigungsbasis sich ein allgemeiner Verkehrsflughafen entwickeln kann.

#### **17. Ist Oberpfaffenhofen weiterhin ein Sonderflughafen?**

Ja, am Status Sonderflughafen ändert sich durch diese Änderungsgenehmigung nichts. Durch den Bescheid wurde den am Sonderflughafen Oberpfaffenhofen zulässigen Nutzergruppen allerdings ein weiteres Segment hinzugefügt. Einschränkungen, wie sie die Antragstellerin in ihrem Antrag vorgenommen hat (Tonnagefestlegungen, Flugbetriebsarten, Ausschluss des Linien- und Charterverkehrs) und Betriebsbeschränkungen, wie sie das Luftamt verfügt hat (u. a. Deckelung der Flugbe-

wegungen, weitgehendes Sonn- und Feiertagsflugverbot) wären mit dem Charakter eines Verkehrsflughafens auch völlig unvereinbar und unzulässig.

**18. Wird der Sonderflughafen Oberpfaffenhofen jetzt nicht „stillschweigend“ zu einem Verkehrsflughafen umgewandelt werden?**

Nein, denn andernfalls würde der Flughafen seinen Charakter -quasi „sein Gesicht“- verändern. Eine solche Änderung würde ein erneutes luftrechtliches Genehmigungsverfahren erfordern und zwingend eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung nach sich ziehen. Mit der Kontingentierung der Flugbewegungen im Segment Geschäftsflieger, den eingeschränkten Betriebszeiten und der erforderlichen Einzelgenehmigung durch den Betreiber für Anflüge hat die Regierung abgesichert, dass sich weder rechtlich noch faktisch auf der nunmehrigen Genehmigungsbasis ein allgemeiner Verkehrsflughafen entwickeln kann. Mit der Genehmigung wurde lediglich ein sehr umgrenztes Segment des Luftverkehrs neu im „Sortiment“ des Sonderflughafens aufgenommen.

**19. Warum hat die Regierung jetzt entschieden?**

Das Luftamt muss nach dem einschlägigen Luftrecht über jeden gestellten Antrag dann entscheiden, wenn alle maßgebenden Fakten und Unterlagen vorliegen. Das 2006 eingeleitete Genehmigungsverfahren hat sich zunächst zum einen durch die Antragsmodifikation der EDMO verzögert, die 2007 auch beim Luftfahrt-Bundesamt Änderungen der zugelassenen Anflugrouten beantragt hat. Das machte eine erneute Auslegung der Antragsunterlagen und Bewertung der daraufhin eingegangenen Stellungnahmen erforderlich. Zum anderen gingen behördliche Stellungnahmen sowie in Auftrag gegebene gutachtliche Bewertungen erst vor wenigen Wochen beim Luftamt ein.